Transport Canada Transports Canada

TP 208

Annual Report 1981-1982

Maritime Pollution Claims Fund

Rapport annuel 1981-1982

La Caisse des réclamations de la pollution maritime

© Minister of Supply and Services Canada 1982

Cat. No. T 1-8/1982

ISBN 0-662-52132-3

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1982

N° de cat. T 1-8/1982

ISBN 0-662-52132-3

The Honourable Jean-Luc Pepin,
Minister of Transport,
Transport Canada Building,
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Mr. Pepin:

I have the honour to submit to you my Annual Report on my operations as Administrator of the Maritime Pollution Claims Fund for the fiscal year from April 1, 1981, to March 31, 1982. This report is made in accordance with section 747 of the Canada Shipping Act.

Litigation Relating to the KURDISTAN Incident

In my last Annual Report, I referred to the legal action commenced by the Crown in right of Canada against the ship KURDISTAN and her registered owners, claiming the recovery costs and expenses, then estimated to be $6,946,109, incurred by the Crown as a result of the breakup of the tanker and oil spill in Cabot Strait on March 15, 1979. At the time of the casualty, the tanker was fully laden with a cargo of heated Bunker C6 fuel oil and was on a voyage from Point Tupper, N.S., to Baie des Sept-Îles, Québec. The Administrator became a statutory party in this action in the Federal Court under section 743 of the Canada Shipping Act. Three other companies in addition to the Nile Steamship Company Limited, the registered owner of the tanker, have been added as defendant parties in the Crown's action. I also reported on the action commenced in the Federal Court on May 13, 1980, by the owners of the ship against the Crown, seeking a declaration by the Court that the ship's owners are entitled to limit their liability under the Act for the Crown's claim and all other claims to a gross amount of $3,559,962.40, less payments already made to individual claimants, making a net liability of $2,817,178 plus interest and costs. In view of the potential liability of the Fund, the Administrator filed an appearance in this limitation action.

L'honorable Jean-Luc Pepin
Ministre des Transports
Immeuble Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur mes activités à titre de Directeur de la Caisse des réclamations de la pollution maritime pour l'année financière écoulée, soit du 1er avril 1981 au 31 mars 1982, conformément aux dispositions de l'article 747 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Litige relatif à l'incident du KURDISTAN

Dans mon dernier rapport annuel, j'ai fait état des poursuites entamées par la Couronne du droit du Canada contre le navire KURDISTAN et ses propriétaires. La réclamation vise à recouvrer les frais et dépenses de la Couronne, évalués alors à $6,946,109, suite au bris du pétrolier et au déversement d'hydrocarbures dans le détroit de Cabot, le 15 mars 1979. Au moment de l'accident, le pétrolier était lourdement chargé de mazout de soute C6 chauffé et effectuait un voyage entre Point Tupper (Nouvelle-Écosse) et Baie des Sept-Îles (Québec). Je suis devenu, à titre de Directeur de la Caisse, partie aux procédures en vertu de l'article 743 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Trois autres compagnies sont venues s'ajouter à Nile Steamship Company Limited, propriétaire du navire, comme défendeurs dans le cadre de l'action intentée par la Couronne. J'ai également fait état de l'action que les propriétaires ont intentée contre la Couronne en Cour fédérale, le 13 mai 1980, en vue d'obtenir une déclaration de la Cour attestant que les propriétaires du navire sont en droit de limiter leurs responsabilités en vertu de la Loi, relativement à une réclamation de la Couronne et à toute autre réclamation, à une somme totale de $3,559,962.40, moins les sommes déjà versées à des particuliers ayant déposé des réclamations. Si la société en cause obtenait

During the past year there has been a continuation of the filing of various pleadings and amendments thereto by the parties involved in this litigation. A number of other matters of a procedural nature also were dealt with.

On November 26, 1981, the Federal Court issued orders directing that the Administrator of the Fund be entitled to file Statements of Defence in both of the above legal actions and also that he be entitled to the usual benefits of examination for discovery, both oral and written, in connection with these actions. While the extent of the Fund's liability in the KURDISTAN matter is necessarily dependent upon the outcome of these two lawsuits, the filing of these pleadings will enable me to continue to act in the best interests of the Fund and to ensure its proper administration. The first of the oral examinations for discovery is scheduled to take place in Halifax commencing May 10, 1982, at which time the representative of the KURDISTAN owners will be examined. Where circumstances warrant, the Fund will be represented and participate in all examinations for discovery.

In my last report I referred to the Formal Inquiry into the circumstances surrounding the KURDISTAN casualty which commenced its proceedings in London, England, on January 12, 1981. This formal investigation was held pursuant to the provisions of the United Kingdom Merchant Shipping Act, and conducted by the British Department of Trade to determine the causes of the casualty and, if possible, to identify any persons or companies which may have been responsible therefor. The Inquiry concluded on July 31, 1981, and the report of the investigation was issued on November 12, 1981. The questions appertaining to the assessment of fault on the part of any particular person or company were withdrawn prior to the conclusion of the Inquiry and the report made no reference to this matter. The report concluded, however, that the casualty was caused by defective welding in the tanker's port bilge keel which was done while the tanker was undergoing repairs at an earlier date by Smiths Ship Repairers North Sheilds Ltd. Sea conditions, wave impact and thermal stress also were listed as contributing factors. Canadian representatives were actively involved in and made a substantial contribution during the course of the Inquiry. The findings of this formal investigation likely will have an important bearing on the outcome of the two above mentioned legal actions.

On November 19, 1981, the owners of the KURDISTAN and Golden Eagle Canada Ltd., the owner of the oil cargo carried by the tanker, commenced an action in the Federal Court of Canada against the Crown seeking to recover a total of $13,000,000 and alleging improper actions on the part of the Crown with respect to the handling and sinking of the bow of the tanker

satisfaction, ses responsabilités nettes se limiteraient à $2,817,178 plus les intérêts et les frais afférents. Comme il est possible que la responsabilité de la Caisse soit engagée, j'ai déposé, à titre de Directeur, une demande de comparution dans le cadre de l'action intentée par la Nile Company.

Au cours de l'année écoulée, diverses requêtes ont été déposées par les parties mêlées à ce litige. Un bon nombre de questions de procédure ont aussi été réglées.

Le 26 novembre 1981, la Cour fédérale a ordonné que le Directeur de la Caisse soit admis à déposer un plaidoyer dans les deux poursuites susmentionnées et qu'il ait droit aux avantages habituels d'un examen oral et écrit des faits, relativement à ces poursuites. L'étendue de la responsabilité de la Caisse dans l'affaire du KURDISTAN dépend de l'issue de ces deux affaires, mais la présentation de ces plaidoyers me permettra de continuer de travailler au meilleur intérêt de la Caisse et d'assurer sa bonne administration. Le premier des deux examens des faits qui seront effectués oralement est prévu pour le 10 mai 1982 à Halifax, où le représentant des propriétaires du KURDISTAN sera alors interrogé. Lorsque les circonstances le justifient, la Caisse sera représentée et participera ainsi à tous les examens des faits.

Dans mon précédent rapport, j'ai fait état de l'enquête officielle qui a débuté à Londres le 12 janvier 1981 sur les circonstances entourant le naufrage du KURDISTAN. Cette enquête officielle qui a été faite conformément aux dispositions de la United Kingdom Merchant Shipping Act s'est déroulée sous la direction du ministère britannique du Commerce; elle visait à déterminer les causes du naufrage et, si possible, à établir qui, des personnes ou des sociétés, peut en être tenu responsable. L'enquête s'est terminée le 31 juillet 1981 et le rapport a été déposé le 12 novembre 1981. Les questions relatives à la responsabilité de toute personne ou de toute compagnie ont été retirées avant la conclusion de l'enquête et le rapport n'en fait pas mention. Le rapport conclut cependant que l'accident a été causé par un soudage imparfait de la quille de roulis de sabord du pétrolier, ouvrage fait par la firme Smiths Ship Repairers North Sheilds Ltd. qui avait réparé le pétrolier à une date antérieure. Les conditions de la mer, l'impact des vagues et le stress thermique ont également été cités comme facteurs ayant contribué au désastre. Des représentants canadiens ont été mêlés à l'enquête et y ont apporté une contribution significative. Les résultats de cette enquête officielle auront vraisemblablement des répercussions importantes sur l'aboutissement des deux poursuites susmentionnées.

Le 19 novembre 1981, les propriétaires du KURDISTAN et Golden Eagle Canada Ltd., propriétaire

subsequent to the casualty and the loss of cargo occasioned thereby. The Administrator will not be a party to this action. This most recent litigation, however, may well have an impact upon any potential settlement of the entire KURDISTAN matter, and therefore will be monitored closely.

Oil Spill - Kingston Area

In my previous report I referred to the Crown's claim arising out of an oil spill, which occurred on or about October 21, 1979, in the Kingston area. The spill affected a five-kilometre stretch of beaches, approximately eight kilometres west of the City of Kingston, on the north shore of Lake Ontario. Clean-up operations were authorized by Order-in-Council in accordance with section 734(c) of the Canada Shipping Act. The clean-up was done by J. Beck, a contractor, under the supervision of the Canadian Coast Guard at a total cost to the Crown of $58,633.80. Investigations and tests revealed that the pollutant was a fuel oil blended for marine engines and that it was discharged from a vessel in the vicinity of Melville Shoal in the area of Kingston harbour. Steps were taken, without success, to identify the ship causing the discharge.

On October 20, 1981, the Administrator was served with the Crown's Statement of Claim which was filed in the Federal Court. The claim was for the recovery of costs and expenses involved in the clean-up operations. This legal proceeding was taken pursuant to section 745 of the Act. It was the first litigation of its kind against the Maritime Pollution Claims Fund in what is commonly referred to as "a mystery spill," or a discharge of a pollutant from an "unidentified ship."

Part XX of the Act provides that where a person has a claim "for the costs and expenses of and incidental to the taking of any action authorized by the Governor in Council to repair or remedy any condition that results from the discharge of a pollutant" caused by a ship (see section 734 of the Act) "is unable to identify the particular ship that caused the discharge," the claimant may institute proceedings in the Federal Court against the Fund for the recovery of such costs (see section 745 of the Act).

It is, of course, not necessary that litigation proceed to the point of final judgement, it being open to the parties, as in any other judicial proceeding, to arrive at a settlement on their own. There are incidents where the continuance of litigation would be purposeless or fruitless as well as costly and I believed this to be such a case. Section 741 of the Act permits the Administrator to exercise his discretion in the matter of settling a claim if he considers such action "appropriate for the proper administration of the Fund" and

de la cargaison de mazout transportée par le pétrolier, ont entamé une poursuite contre la Couronne, en Cour fédérale du Canada, pour recouvrer une somme de $13 millions; ils allèguent que la Couronne a pris des mesures inappropriées lors du naufrage de la proue du pétrolier après l'accident et relativement à la perte de la cargaison qui s'en est suivie. Je ne serai pas, à titre de Directeur, partie à cette poursuite. Ces procédures très récentes pourraient cependant avoir une incidence sur le règlement possible de toute l'affaire du KURDISTAN et elles seront donc suivies de très près.

Déversement d'hydrocarbures - Région de Kingston

Dans mon précédent rapport annuel, j'ai fait état d'une réclamation de la Couronne suite à un déversement d'hydrocarbures qui a eu lieu aux environs du 21 octobre 1979 dans la région de Kingston. Le déversement a pollué des plages sur une distance de cinq kilomètres dans le secteur nord du lac Ontario, à environ huit kilomètres à l'ouest de la ville de Kingston. Les opérations de nettoyage ont été autorisées par un décret du conseil en vertu du paragraphe 734(c) de la Loi sur la marine marchande du Canada. L'entrepreneur J. Beck a effectué les opérations de nettoyage sous la direction de la Garde côtière canadienne, au coût pour la Couronne de $58,633.80. Des recherches et des tests ont démontré que le polluant en question était du mazout pour moteur marin et qu'il provenait d'un navire qui se trouvait aux environs de Melville Shoal, dans la zone portuaire de Kingston. Les mesures prises pour établir quel était le navire responsable de ce déversement n'ont donné aucun résultat.

Le 20 octobre 1981, un avis de réclamation, déposé en Cour fédérale, m'a été signifié par la Couronne. La réclamation porte sur le recouvrement des frais et dépenses des opérations de nettoyage. Cette procédure a été entreprise en vertu de l'article 745 de la Loi. Il s'agit de la première poursuite entreprise contre la Caisse des réclamations de la pollution maritime dans le cas d'un déversement de polluant qualifié habituellement de "mystérieux" ou d'un déversement provenant d'un "navire inconnu".

La partie XX de la Loi stipule que lorsqu'une personne présente une réclamation pour "des frais et dépenses (...) relatifs à toutes mesures autorisées par le gouverneur en conseil en vue de redresser la situation qui résulte du déversement d'un polluant" causé par un navire (voir l'article 734 de la Loi) et que cette personne "est incapable d'identifier le navire qui a causé le déversement du polluant", cette même personne peut engager des procédures contre la Caisse, devant la Cour fédédale, pour le recouvrement de pareils frais et dépenses. La Caisse devient alors responsable pour ces frais (voir l'article 745 de la Loi).

providing that "he is satisfied that such of the conditions described in section 744, as are applicable, have been fulfilled."

After reviewing the facts and circumstances of this incident and following the completion of a legal Discovery of the details of the Crown's Statement of Claim, I concluded that payment of this claim from the Fund was justified and that making such payment was consistent with the proper administration of the Fund and the underlying intent of Part XX of the Act. My main reasons for coming to this conclusion were the following:

a) The costs and expenses of the Crown totalling $58,633.80 were in fact incurred.

b) The Crown's expenditure appears "to have been reasonably incurred in the circumstances."

c) The clean-up measures giving rise to these expenses were undertaken pursuant to the proper authorization under section 734(c) of the Act.

d) The discharge was from a ship and all reasonable efforts were made, without success, by the Crown to identify the particular ship that caused the discharge.

e) In an oil spill from an unidentified ship, the Fund is liable for clean-up expenses, according to section 745 of the Act, as if it were the owner of the ship carrying a pollutant in bulk as described in section 734(1)(a).

f) There would be no purpose to further litigation which could increase the payment out of the Fund.

By virtue of sections 741 and 751 of the Act, I directed the payment of $58,633.80 from the Fund to the Crown in full and final settlement. This payment was made after I was satisfied that the provisions of section 744 had been complied with.

The Case of the Crown vs. Oceanic Freighters

In my report of last year, I informed you that on September 1, 1980, the Crown served upon me a copy of a Statement of Claim in the matter of the Crown's action in the Federal Court against Oceanic Freighters Corporation, the owner of THE LADY ERA, an 8000-tonne cargo ship which ran aground and was wrecked on December 1, 1977, in the vicinity of Port Cartier, Québec. The vessel was of Greek registry and at the time of grounding was carrying approximately 480 tonnes of fuel and lubrication oil. Because of the danger of pollution to Canadian waters, the Minister of Transport, acting under the authority of section 729 of

Dans toute poursuite judiciaire, il n'est pas nécessaire de poursuivre l'affaire jusqu'à l'obtention d'un jugement de la Cour et il est possible pour les parties d'arriver à un règlement. Il est des cas où il est inutile et vain, de même que coûteux, de poursuivre des procédures; je crois que l'affaire en question en est un exemple. L'article 741 de la Loi autorise le Directeur à régler à sa discrétion une réclamation, s'il juge qu'une telle mesure est appropriée pour la bonne administration de la Caisse et s'il est convaincu que les conditions visées à l'article 744, et qui s'appliquent, ont été remplies.

Après avoir examiné les faits et les circonstances de cet incident et suite à l'achèvement d'un examen des faits présentés dans l'avis de réclamation de la Couronne, j'ai conclu qu'il était justifié d'effectuer le paiement de cette réclamation à même les réserves de la Caisse, et que le versement d'un pareil paiement était conforme aux bonnes pratiques d'administration de la Caisse et à l'objet fondamental de la partie XX de la Loi. Les principales raisons qui m'ont amené à cette conclusion étaient les suivantes:

a) Les frais et dépenses de la Couronne, totalisant $58,633.80, ont réellement été engagés.

b) Les dépenses engagées par la Couronne semblent avoir été raisonnables dans les circonstances.

c) Les opérations de nettoyage qui ont occasionné ces dépenses ont été entreprises conformément à l'autorisation exigée en vertu du paragraphe 734(c) de la Loi.

d) Le déversement provenait d'un navire et la Couronne a fait tous les efforts raisonnables, sans succès, pour identifier le navire responsable.

e) À l'occasion d'un déversement provenant d'un navire inconnu, la Caisse est responsable des frais de nettoyage, conformément à l'article 745 de la Loi, comme si elle était le propriétaire du navire transportant un polluant en vrac, conformément à l'alinéa 734(1)(a).

f) Il ne servirait à rien de poursuivre des procédures qui ne feraient qu'augmenter les dépenses de la Caisse.

En vertu des articles 741 et 751 de la Loi, j'ai ordonné le paiement à la Couronne d'une somme de $58,633.80, tirée à même les réserves de la Caisse; ce paiement tient lieu de règlement intégral et final. Le paiement a été effectué lorsque j'ai été convaincu que les dispositions de l'article 744 avaient été respectées.

the Canada Shipping Act, awarded to Sanivan Inc. the contract for the removal and disposition of the oil at a total cost to the Crown of $303,339.28. The Minister later authorized the sale of the derelict vessel to Rondeau Métal Ltée for the sum of $3,333. Following the failure of the ship's owners to file an appearance or any defence in this litigation, the Crown intended to seek a Default Judgment and thereby obtain recovery of its costs and expenses from the Fund in view of the fact that the Administrator was a Statutory party defendant in this action under section 743 of the Act.

It now appears that the Defendant company, Oceanic Freighters Corp., was a company on paper only and that it does not have a current place of business or any assets. I am informed the vessel carried no insurance. Pursuing this claim against the company would be costly and fruitless and there would be no hope of recovery even if judgment were obtained against the company. This would make the Fund potentially liable under the provisions of the Act. In these circumstances I consider a settlement, without the need for further litigation, would be desirable and in the best interests of the Fund. At the time of writing this report, negotiations for settling this claim against the Fund are under way. This could result in a payment from the Fund of approximately $303,340.

Oil Spill in Saint Croix River, N.B.

In June, 1981, there was a spill of oil in the Saint Croix River in New Brunswick, which contaminated the fishing gear and fish catch of Ronald C. Cook, a commercial fisherman who was operating a weir in the area of the spill. There was no evidence that the spill came from a ship or vessel but it was likely that the discharge originated in shore-based installations. Mr. Cook requested compensation from the Maritime Pollution Claims Fund.

Under the provisions of the Canada Shipping Act, the Fund is concerned only with ship source pollution. In view of the circumstances of this incident, I informed the claimant that there was no authority under present legislation to entertain his claim for alleged loss and damage against the Fund. It was pointed out to him, however, that he may wish to take civil proceedings to recover his loss of income under the provisions of the Canada Fisheries Act, as amended. That Act provides a means for recovery of "all loss of income incurred by any licensed commercial fisherman," due to an oil spill discharged from a source other than a ship, by imposing a strict statutory liability on the party responsible for that discharge. It does not appear to cover damage to or loss of fishing gear. I understand the claimant will take proceedings under the Fisheries Act for recovery of his lost income.

L'affaire de la Couronne contre Oceanic Freighters

Dans mon rapport de l'année dernière, j'ai fait état d'une copie d'un Avis de réclamation que m'a signifié la Couronne, le 1er septembre 1980, dans l'affaire de l'action intentée par la Couronne contre Oceanic Freighters Corporation, propriétaire du LADY ERA, un navire de charge de 8 000 tonneaux qui s'est échoué le 1er décembre 1977, à proximité de Port Cartier (Québec). Le navire était immatriculé en Grèce, et au moment de l'échouement, il transportait environ 480 tonnes de mazout et d'huile lubrifiante. Comme le navire menaçait de polluer les eaux canadiennes, le ministre des Transports, en vertu du pouvoir que lui confère l'article 729 de la Loi sur la marine marchande du Canada, a adjugé à Sanivan Inc. le contrat pour l'enlèvement du mazout et de l'huile, à un coût total pour la Couronne de $303,339.28. Le Ministre a par la suite autorisé la vente du navire abandonné à Rondeau Métal Ltée pour la somme de $3,333. Les propriétaires du navire ayant omis de déposer une demande de comparution ou toute autre défense relativement à cette affaire, la Couronne prévoyait obtenir un jugement par défaut et recouvrer de la Caisse ses frais et dépenses, étant donné que le Directeur de la Caisse était devenu partie à cette action, à titre de défendeur, en vertu de l'article 743 de la Loi.

Il semble maintenant que la compagnie défenderesse, Oceanic Freighters Corporation, n'existait que sur papier et qu'elle n'a aucun avoir et aucune adresse d'affaire. J'ai appris que le navire n'était pas assuré. Il serait coûteux et inutile d'intenter une réclamation contre la compagnie puisqu'il n'y a aucun espoir de recouvrer les frais même si un jugement était obtenu contre cette compagnie. En effet, la Caisse pourrait être tenue responsable en vertu des dispositions de la Loi. Dans ces circonstances, j'estime que la Caisse a tout intérêt à régler cette affaire et à mettre fin au litige. Au moment de rédiger ce rapport, des négociations étaient en cours pour régler cette réclamation contre la Caisse qui pourrait avoir à verser environ $303,340.

Déversement d'hydrocarbures dans la rivière Sainte-Croix (Nouveau-Brunswick)

En juin 1981, un déversement d'hydrocarbures dans la rivière Sainte-Croix, au Nouveau-Brunswick, a contaminé les engins de pêche et la prise de Ronald C Cook, un pêcheur qui pratique la pêche commerciale dans cette région. Rien n'indique que le déversement provient d'un navire; il est probable, de fait, qu'il a été causé par des installations à terre. M. Cook a réclamé des dédommagements à la Caisse des réclamations de la pollution maritime.

En vertu des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada, la Caisse est uniquement

Oil Spill from SEVONIA TEAM

On or about October 31, 1979, there was a spill of crude oil which came ashore at Port-au-Saumon, Québec, and polluted the shoreline of the St. Lawrence River. Investigations disclosed that the vessel SEVONIA TEAM, a one/bulk/oil carrier, owned by Team Ship IV Ltd., Denholm Ship Management Ltd., and registered in London, England, was responsible for the spill, and was carrying a pollutant "in bulk" as defined in the Canada Shipping Act. The discharge occurred when the vessel was cleaning its tanks while anchored offshore in the vicinity of Point-au-Pic, Québec. Tests conducted in the laboratory of Technitral Canada Ltd., of Dorval, Québec, confirmed that the oil on the shoreline was identical to that in the ship. Clean-up operations, authorized by the Governor General in Council, were completed by Sanimobile Inc. under the supervision of the Canadian Coast Guard at a cost of $14,500.

Five commercial fishermen engaged in the fishing of smelt and eels in the vicinity of St. Irénée in the County of Charlevoix alleged they suffered loss of income and damage to their fishing gear as a result of the spill and on October 22, 1981, filed claims against the Fund as follows: Bastien Pilote in the amount of $4,503; Noël Gauthier in the amount of $3,672; Marcelle Bouchard in the amount of $3,963.50; Fernand Gauthier in the amount of $3,672; and Gérard Bouchard in the amount of $8,800.

These claimants were advised that, in accordance with the provisions of the Canada Shipping Act, their claims should be made against the ship owner who is liable for all loss and damage caused by the spill from that ship. In the circumstances, there was no authority to compensate them from the Fund. On October 30, 1981, these claims were filed in the Federal Court (Québec Division) against the owner of the ship and its agent, Oceanic Tankers Agency Ltd., of Lévis, Québec. By virtue of section 743 of the Act, the Administrator of the Fund will become a party to these proceedings. This could place a contingent liability on the fund of approximately $24,610.

Oil Spill from M/V ARMONIA

On September 23, 1981, the M/V ARMONIA, a ship of Greek registry, ruptured one of its fuel tanks while berthing in the Port of Québec and spilled approximately 143 tonnes of bunker fuel oil in Québec harbour and the estuary of the St. Charles River. At the time of the incident, the ship was carrying "a pollutant" in bulk as defined in the Canada Shipping Act. The Canadian Coast Guard supervised clean-up operations on behalf of the Port of Québec. The National Harbours Board is taking legal proceedings against the

concernée par la pollution occasionnée par un navire. Étant donné les circonstances de cet incident, j'ai informé le demandeur que la loi actuelle ne contenait aucune disposition permettant de donner suite à sa réclamation en dommages contre la Caisse. On lui a cependant fait remarquer qu'il pourrait entreprendre des procédures civiles pour recouvrer ses pertes de revenu en vertu de la Loi sur les pêcheries, dans sa forme modifiée. Cette Loi prévoit le recouvrement de toute perte de revenu subie par tout pêcheur qui détient un permis, si cette perte est causée par un déversement d'hydrocarbures provenant d'une autre source qu'un navire; la partie qui a occasionné le déversement est alors tenue responsable. La Loi ne semble pas couvrir les dommages subis par les engins de pêche ou leur perte. Je crois que le demandeur entamera des procédures en vertu de la Loi sur les pêcheries pour recouvrer sa perte de revenu.

Déversement d'hydrocarbures par le SEVONIA TEAM

Le 31 octobre 1979 ou vers cette date, un déversement de mazout a pollué la rive du fleuve Saint-Laurent à Port-au-Saumon (Québec). L'enquête a montré que le navire SEVONIA TEAM, transporteur de pétrole en vrac appartenant à Team Ship IV Ltd., Denholm Ship Management Ltd., et immatriculé à Londres (Angleterre) était responsable du déversement. L'enquête a aussi révélé que le navire transportait un polluant "en vrac", selon la définition donnée à ce mot dans la Loi sur la marine marchande du Canada. Le déversement s'est produit au moment où le navire nettoyait ses soutes; il était alors ancré au large des côtes, à proximité de Pointe-au-Pic (Québec). Les tests effectués dans le laboratoire de Technitral Canada Ltd., à Dorval (Québec), ont démontré que la mazout trouvé sur la rive était identique à celui transporté par le navire. Les opérations de nettoyage, autorisées par le gouverneur en conseil, ont été effectuées par Sanimobile Inc., sous la direction de la Garde côtière canadienne, à un coût de $14,500.

Cinq pêcheurs pratiquant la pêche commerciale des éperlans et des anguilles, à proximité de Saint-Irénée dans le comté de Charlevoix, allèguent avoir subi des pertes de revenu et des dommages à leurs engins de pêche, suite au déversement; le 22 octobre 1981, ils ont déposé contre la Caisse les réclamations suivantes: Bastien Pilote pour la somme de $4,503; Noël Gautier pour la somme de $3,672; Marcelle Bouchard pour la somme de $3,963.50; Fernand Gauthier pour la somme de $3,672; et Gérard Bouchard pour la somme de $8,800.

Ces demandeurs ont été avisés que, conformément aux dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada, ces réclamations devraient être présentées au propriétaire du navire qui est tenu

ship's owner to recover the cost of clean-up and other expenses amounting to approximately $250,000.

About 12 eel fishermen in the vicinity of the spill alleged they suffered loss of income and damage to their gear as a result of the spill and sought compensation from the Fund for their losses totalling approximately $15,000. These claimants were advised that section 734 of the Canada Shipping Act imposed a strict or absolute liability on the owner of the ship "for all actual loss or damage" caused by an oil spill from that ship and that their claims should be directed to the ship's owner. In view of the facts and circumstances surrounding this incident, there was no authority under the Act for the payment of these claims from the Fund.

Oil Spill Near Cornwall

On October 17, 1981, there was an oil spill in the area of Iroquois Lock in the St. Lawrence Seaway in the vicinity of Cornwall, Ontario. The amount of oil involved was estimated to be about 4.1 tonnes and reports indicate it was a bilge type oil. The pollutant fouled portions of the shore line from Pilon Point near Summerstown to Pointe Mouillé east of South Lancaster along the north shore of the St. Lawrence River and marshy bays in Lake St. Francis. There also was some fouling of the shore along the St. Régis Indian Reserve. A smaller spill on the same date, presumably from the same source, was cleaned up on the American side of the river under the supervision of the United States Coast Guard. The particular ship causing both spills has not been identified.

Remedial measures were authorized by the Governor in Council pursuant to section 734 of the Act. Clean-up operations along a stretch of 11 to 16 kilometres of Canadian shoreline were carried out by a contractor under the supervision of the Canadian Coast Guard and substantially completed by October 29, 1981. I am informed that the Crown's costs and expenses arising out of this spill amounted to $95,531.13 and that a claim for the recovery of these costs will be made against the Fund under section 745 of the Act. This could constitute another contingent liability on the part of the Fund amounting to approximately $95,531.

Status of Fund

The total payments out of the Fund during the fiscal year, at the request or upon the order of the Administrator under subsection 740(1) and section 742 of the Act, amounted to $86,456.97. This total comprised $16,500 paid to the Administrator for his services in dealing with claims and administering the Fund; $3,025.60 for the Administrator's travel expenses; $58,633.80 in settlement of the Crown's claim for clean-up costs arising out of the oil spill in the

responsable de toute perte et de tout dommage causés par le déversement provenant de ce navire. Dans les circonstances, ils ne pouvaient recevoir de compensation de la Caisse. Le 30 octobre 1981, ces réclamations ont été déposées devant la Cour fédérale (division de Québec) contre le propriétaire du navire et son agent, Oceanic Tankers Agency Ltd., de Lévis (Québec). En vertu de l'article 743 de la Loi, le Directeur de la Caisse deviendra partie à ces procédures. Ce litige peut engager la responsabilité de la Caisse pour une somme d'environ $24,610.

Déversement d'hydrocarbures provenant du NM ARMONIA

Le 23 septembre 1981, un des réservoirs à mazout du NM ARMONIA, navire immatriculé en Grèce, s'est brisé pendant que le navire était dans le port de Québec; environ 143 tonnes métriques de mazout lourd ont été déversées dans le port de Québec et dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles. Au moment de l'accident, le navire transportait "un polluant" en vrac, selon la définition donnée à ce mot dans la Loi sur la marine marchande du Canada. La Garde côtière canadienne a surveillé les opérations de nettoyage pour le compte du port de Québec. Le Conseil des ports nationaux a entamé des procédures contre le propriétaire du navire pour recouvrer les coûts de nettoyage et autres dépenses s'élevant à environ $250,000.

À peu près une douzaine de pêcheurs d'anguilles, à proximité du déversement, allèguent avoir subi une perte de revenu et des dommages à leurs engins de pêche suite à ce déversement et ils ont demandé des dédommagements à la Caisse pour des pertes s'élevant à environ $15,000. Ces réclamants ont été avisés qu'en vertu de l'article 734 de la Loi sur la marine marchande du Canada le propriétaire du navire est tenu responsable de "toute perte ou dommage" causé par un déversement d'hydrocarbures provenant de ce navire et que leurs réclamations doivent être adressées au propriétaire du navire en cause. En raison des faits et des circonstances entourant cet incident, la Loi n'autorise pas le paiement de ces réclamations à même les réserves de la Caisse.

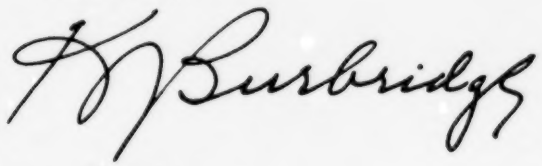
Déversement d'hydrocarbures près de Cornwall

Le 17 octobre 1981, un déversement d'hydrocarbures s'est produit dans la région de l'écluse Iroquois, dans la voie maritime du Saint-Laurent, à proximité de Cornwall (Ontario). La quantité de pétrole déversée a été estimée à environ 4,1 tonnes métriques et les rapports signalent qu'il s'agissait de pétrole de soute. Une partie de la rive a été polluée, de Pointe Pilon près de Summerstown à Pointe Mouillé à l'est de South Lancaster, le long de la rive nord du fleuve Saint-Laurent et les baies marécageuses du lac Saint-

Kingston area; $8,297.57 paid to the Administrator's solicitors for their fees and disbursements.

Interest credited to the Fund during the fiscal year amounted to $10,345,278.89. There was a balance of $74,352,464.16 in the Maritime Pollution Claims Fund as of March 31, 1981.

Yours sincerely,



K.J. Burbridge
Administrator
Maritime Pollution Claims Fund

François. Il y a eu également pollution des rives le long de la réserve indienne de Saint-Régis. À la même date, un déversement moins important, provenant probablement de la même source, a été nettoyé sur la rive américaine du fleuve sous la direction de la Garde côtière américaine. Le navire qui a causé ces deux déversements n'a pas été identifié.

Conformément à l'article 734 de la Loi, le gouverneur en conseil a autorisé l'adoption de mesures correctives. Les opérations de nettoyage, le long des rives canadiennes sur une distance de 11 à 16 km, ont été effectuées par un entrepreneur sous la direction de la Garde côtière canadienne et elles ont été terminées pour la plupart le 29 octobre 1981. On m'a avisé que les frais et dépenses occasionnés à la Couronne par ce déversement se sont élevés à $95,531.13 et qu'une réclamation pour recouvrer ces coûts sera déposée contre la Caisse en vertu de l'article 745 de la Loi. Ce litige pourrait engager la responsabilité de la Caisse pour une somme d'environ $95,531.

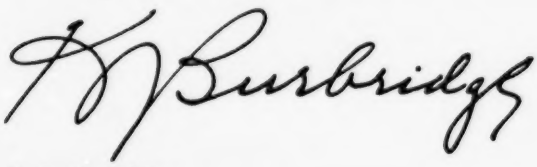
Situation financière de la Caisse

Le total des paiements qui ont été faits à même les réserves de la Caisse au cours de l'année financière, à la demande ou sur l'ordre du Directeur, aux termes du paragraphe 740(1) et de l'article 742 de la Loi, s'élèvent à $86,456.97. Ce total inclut les sommes suivantes: $16,500 versés au Directeur pour le traitement des réclamations et l'administration de la Caisse; $3,025.60 pour les frais de déplacement du Directeur; $58,633.80 en règlement des réclamations de la Couronne pour les coûts de nettoyage occasionnés par le déversement d'hydrocarbures dans la région de Kingston; et $8,297.57 versés aux avocats du Directeur à titre d'honoraires et déboursés.

Les intérêts crédités à la Caisse durant l'année financière se sont élevés à $10,345,278.89. Au 31 mars 1982, le solde de la Caisse des réclamations de la pollution maritime était de $74,352,464.16.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'expression de ma haute considération.

Le Directeur de la Caisse des
réclamations de la pollution maritime,



K.J. Burbridge

Canada

POOR

QUALITY

ORIGINAL